

1990 ஏப்ரல் 20]

இணைப்பு—1

[50-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.]

மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிருவாகம்—1990-91ம் ஆண்டுக்குரிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு.

போக்குவரத்துத் துறையின் அமைப்பு ;

1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், 1974 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம், இச்சட்டங்களின் கீழ் இயற்றப்பட்ட விதிகள் ஆகியவற்றை நிருவகிப்பது உள் துறையின் நிருவாகத்திலுள்ள போக்குவரத்துத் துறையின் பொறுப்பாகும். மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் போக்குவரத்தை ஒழுங்குபடுத்துவதோடு, மோட்டார் வண்டிகளைப் பதிவுச் செய்தல், போக்குவரத்து வண்டிகள் மீது பொறுப்பு வகித்து ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்குதல், போக்குவரத்தை ஒழுங்குபடுத்தல், பிறருக்கு நேரும் இடர்பாடுகளுக்காக மோட்டார் வண்டி விபத்து ஈட்டுறுதி செய்தல் முதலியவைகளுக்கு வகை செய்கிறது. பயணிகள் மற்றும் சரக்குகள் போக்குவரத்திற்கான போதுமான வசதிகளைச் செய்து அப்போக்குவரத்தில் மக்கள் பாதுகாப்பிற்கு உறுதி செய்வது இதன் குறிக்கோளாகும்.

2. போக்குவரத்து ஆணையாளரின் நிருவாகப் பொறுப்பின் கீழ் போக்குவரத்துத் துறை செயற்படுகிறது. இதன் ஆணையர் மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியும் ஆவார். மாநில அளவில் போக்குவரத்து இணை ஆணையாளர் இருவர் போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர்கள் நால்வர், உதவி செயலாளர்கள் மூவர், துறை பிரதிநிதி ஒருவர், தலைமை கணக்கு அதிகாரி ஒருவர், கணக்கு அதிகாரி ஒருவர், மோட்டார் வண்டிகள் உதவ்ப்பொறியாளர் ஒருவர், புள்ளியியல் துறை உதவி இயக்குநர் ஒருவர் ஆகியோர் போக்குவரத்து ஆணையாளருக்கு உதவி புரிகின்றனர். மாநிலப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவராக மாவட்ட நீதிபதி தரத்தில் ஒருவர் பொறுப்பு வகிக்கிறார். அவர் மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரி, அவரது செயலாளர்கள், கூடுதல் செயலாளர்கள் ஆகியோரது ஆணைகள் மற்றும் மண்டலப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள், அவரது செயலாளர்கள் ஆகியோரது ஆணைகளின் மீதான மேல் முறையீடுகளையும் மறு விசாரணை மனுக்களையும் விசாரிக்கிறார். மாநிலப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றச் செயலர் என்ற பதவிப் பெயர் கொண்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் பதவித் தரத்தில் உள்ள அதிகாரி ஒருவர் மாநிலப் போக்குவரத்து மேல்முறையீட்டு நடுவர் மன்றத்துக்கு உதவியாகப் பணியாற்றுகின்றார்.

[1990 ஏப்ரல் 20]

3. மேற்பார்வை வசதிக்காக மாநிலம் முழுவதும் ஆறு மண்டலங்களாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளன. ஒவ்வொரு மண்டலமும் போக்குவரத்து துணை ஆணையாளர் ஒருவரின் பொறுப்பில் உள்ளது. மண்டலத்தில் உள்ள போக்குவரத்து துணை ஆணையாளருக்கு உதவியாக தலைமையிடங்களில் நிருவாகப் பணியாளர்கள், மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர்கள் (பறக்கும் படைகள்), கணக்கு உதவி அதிகாரி ஒருவர் ஆகியோரும், மாவட்டங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளும் செயல்படுகின்றனர். சென்னையைத் தவிர ஏனைய மாவட்டங்களில் மாவட்ட ஆட்சியர்கள் அம் மாவட்டத்தின் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியாக செயல்படுகின்றனர். சென்னையில் போக்குவரத்து துணை ஆணையாளர் அம்மாவட்டத்தின் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியாவார். வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள், போக்குவரத்து துணை ஆணையாளரின் செயலாளர்களாகவும் கூடுதல் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள் (தென் ஆற்காடு, பெரியார் மற்றும் திருச்சிராப்பள்ளி ஆகிய மூன்று இடங்களில் இவ்வாறான கூடுதல் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள் உள்ளனர்). கூடுதல் செயலாளர்களாகவும் பணி புரிகின்றனர். வட்டாரம் முழுவதும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் பொறுப்பில் இருக்கிறது. இவர் சம்மந்தப்பட்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தின் செயலாளர் ஆகவும் பணியாற்றுகின்றார்.

4. தமிழ் நாட்டில் மொத்தம் 28 பகுதி அலுவலகங்கள் மாவட்டங்களில் இயங்குகின்றன. ஒவ்வொன்றும் கையாளப்படும் இயக்கூர்திகளின் எண்ணிக்கைக்கு ஏற்ப முதனிலை அல்லது இரண்டாவது நிலை இயக்கூர்திகளின் ஆய்வாளர்களால் நிர்வகிக்கப்படுகிறது. பூந்தமல்லி, புழல், காட்பாடி, ஹோசூர், பன்னாரி, கூடலூர், கண்டைகொண்டர் சாவடி, அம்பரம்பாளையம், குமிழி, புளியறை, களியக்காலிளை, திருச்சிற்றம்பலம் ஆகிய இடங்களில் இடத்திற்கு ஒன்றாக மொத்தம் பன்னிரெண்டு பல நோக்குத் தணிக்கைச் சாவடிகள் இயங்கி வருகின்றன. ஒவ்வொரு தணிக்கைச் சாவடியிலும் நான்கு தொழில் நுட்பமற்ற மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர்கள் பணிபுரிகின்றனர். இவர்கள், மாநிலங்களுக்கிடையே இயங்கும் வாகனங்கள் உரிமத்தில் விதிக்கப்பட்டுள்ள வரியை ஒழுங்காகச் செலுத்துதல், உரிமத்தில் சண்டுள்ள நிபந்தனைகளின்படி இயங்குகின்றனவா என்று கண்காணிக்கின்றனர்.

5. சென்னை நகரில் வடக்கு, மையம், தெற்கு, மேற்கு, என்று நான்கு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. சென்னை நகருக்கெனத் தனியாக ஆட்டோ ரிக்ஷா மற்றும் வாடகைச் சீருந்து ஓட்டுநர்கள் இழைக்கும் தவறுகளை கவனிக்க ஒரு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலரின் கீழ் இரண்டாம் நிலைப் போக்குவரத்து

1990 ஏப்ரல் 20]

இயக்கூர்தி ஆய்வாளர் பன்னிருவரைக் கொண்ட சோதனைப் படை ஒன்று மண்டலப் போக்குவரத்து அதிகாரிக்கு உதவுகிறது.

மோட்டார் வாகனங்கள் போக்குவரத்து வளர்க்கியும், வசதியும்.

6. (i) 1978-79 ஆம் ஆண்டில் இருந்து 2.54 இலட்சம் இயக்கூர்திகள் (போக்குவரத்து மற்றும் போக்குவரத்து அல்லாத) 1988-89 ஆம் ஆண்டில் 11.49 இலட்சமாக உயர்ந்து இருப்பது இப்பத்தாண்டுகளில் போக்குவரத்து வாகனங்களின், சீரான வளர்ச்சியைக் காட்டுகிறது.

(ii) கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளில் போக்குவரத்து ஊர்திகளின் விவரங்கள் கீழ்க்கண்டவாறு ஒப்பிடப்படுகிறது.

அட்டவணை.

குறித்த நாள்.	பயணிப் பேருந்துகள். சரக்கு ஊர்திகள்			
	தனி யார் துறை.	அரசுத் துறை	பொதுச் சரக்கு	தனிச் சரக்கு
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
31—12—1988	5,467	11,967	65,671	4,287
31—12—1989	5,867	13,185	77,750	4,642

குறித்த நாள்.	ஒப்பந்த பிற போக்கு ஊர்திகள். வரத்து ஊர்திகள்.			மொத்தம்.
	(1)	(6)	(7)	(8)
31—12—1988	42,407	37,671	1,67,470	
31—12—1989	53,367	45,271	2,00,082	

7. தமிழ்நாட்டில் இயங்கி வரும் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 1979-ல் 10,199 ஆக இருந்தது. அது 1989-ல் 19,052 ஆக உயர்ந்துள்ளது. இப்போது இயங்கும் பேருந்துகளில் 13,185 போக்குவரத்துக் கழகங்களைச் சார்ந்தவை. ஏனையவை தனியார் பேருந்துகள்.

8. சரக்கு ஊர்திகள் :

(அ) வணிகம், வர்த்தகம், தொழில் ஆகியவற்றின் வளர்ச்சியின் வேகத்தை அதிகரிக்கும் வகையில் மாநிலம் முழுமைக்கும் பொதுச் சரக்கு ஊர்திகள், தனியார் சரக்கு ஊர்திகளுக்கான அனுமதிகள் தங்கு தடையின்றி வழங்கப்படு

[1990 ஏப்ரல் 20]

கின்றன. 1989-ல் 12,434 சரக்கு ஊர்திகள் கூடுதலாக்கப் பட்டுள்ளன. நாடு முழுவதும் மாநிலங்களுக்கு இடையே சரக்குப் போக்குவரத்தினை ஊக்குவிக்கும் பொருட்டு பொதுச் சரக்கு ஊர்திகளுக்கு தேசிய அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின்றன. இப்போது 11,113 தேசிய அனுமதிகள் உள்ளன.

(ஆ) தேசிய அனுமதிகளின் ஒதுக்கீட்டு முறை நீக்கப்பட்டு விட்டது. புதிய விதிமுறைகளின்படி, பொதுவாக தாம், குடியிருக்கும் மாநிலத்தில் அனுமதிச் சீட்டு வேண்டும் நபர், அனுமதி கோரி விண்ணப்பம் அனுப்பலாம். அவரின் விண்ணப்பம் 1988 ஆம் ஆண்டு இயக்கூர்திகளின் சட்டத்தில் கண்டுள்ள, விதிமுறைகளுக்கொப்ப பரிசீலிக்கப்பட்டு அவருக்குரிய அனுமதி சீட்டு வழங்கப்படுகிறது.

9. சுற்றுலாத் துறையை வளர்க்க இந்தியா முழுமைக்கும் ஓடும் வசதியுடன் சீருந்துகளுக்குத் தேசிய அனுமதிகள் கீழ்க் கண்டவாறு வழங்கப்பட்டன :—

வரிசை எண்.	வகை	ஒதுக்கீடு.	வழங்கப் பட்ட அனுமதிகள்.
(1)	(2)	(3)	(4)
1. இந்தியா முழுமைக்கும் இயங்கக் கூடிய சுற்றுலா இயக்கு வாகனங்கள்.		400	392
2. சுற்றுலா ஒப்பந்தப் பேருந்து (35 பயணிகளுக்கு மிகாமல்.)		50	50—1*

* உச்சநீதி மன்ற ஆணைப்படி இயங்குகிறது.

தென் மண்டல பகுதிக்கு சுற்றுலாச் சீருந்து அனுமதிகளுக்கான ஒதுக்கீடு 100-லிருந்து 300ஆக அதிகரிக்கப்பட்டு 400 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. 400 அனுமதிகளும் வழங்கப் பட்டு விட்டன.

10. மாநிலங்களுக்கிடையே போக்குவரத்து.—

10. ஒரு மாநிலத்திலிருந்து மற்றொரு மாநிலத்திற்குப் பயணிகள், சரக்குகள் போக்குவரத்து தடையின்றி நடைபெறும் பொருட்டு, அண்டை மாநிலங்களுடன் பரிமாற்ற உடன்பாடுகள் செய்து கொள்ளப்படுகின்றன. மாநிலங்களுக்கிடையே உள்ள தடங்களில் செல்லும் போக்குவரத்து

1990 ஏப்ரல் 20]

ஊர்திகளை இயக்கும் அனுமதிகள் வழங்கும் அதிகாரம் மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரிக்கு மட்டுமே உண்டு. தமிழ் நாட்டிற்கும் அண்டை மாநிலங்களுக்கிடையேயும் உடன்பாடுகள் செய்துக் கொள்ளப்பட்டன. தமிழ்நாட்டிற்கும், அண்டை மாநிலங்களாகிய ஆந்திரப்பிரதேசம், கேரளம், கர்நாடகம், மற்றும் யூனியன் பிரதேசமான பாண்டிச்சேரி ஆகிய மாநிலங்கள் ஒவ்வொன்றுக்கும் இடையே ஒப்பந்தங்கள் ஏற்கனவே செய்துகொள்ளப்பட்டுள்ளன.

11. சரக்கு வண்டிகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றின் அனுமதிகள் மீது மேலொப்பமிடுவதற்காக, அண்டை மாநிலங்களுடன் ஏற்கனவே செய்து கொள்ளப்பட்ட ஏற்பாடுகள் கீழே குறிப்பிட்டுள்ளவாறு தொடர்ந்து செயல்படுத்தப்பட்டு வருகின்றது.—

எந்தெந்த மாநிலங்களுக்கு இடையே.	சரக்கு ஊர்திகள்.		ஒப்பந்த ஊர்திகள்.	
	பொது. தனியார்.		சுற்றுலா சாதா வாடகை, ரண வண்டி. வாடகை வண்டி.	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
தமிழ்நாடு-ஆந்திரா	5,250	150	50	100
ஆந்திரா-தமிழ்நாடு	5,250	150	50	100
தமிழ்நாடு-கர்நாடகம்	3,000	150	100	200
கர்நாடகம்-தமிழ்நாடு	3,000	150	100	200
தமிழ் நாடு-கேரளம்	2,500	200	350	500
கேரளம்-தமிழ் நாடு	2,500	200	350	500
தமிழ் நாடு-பாண்டிச்சேரி.	3,000	வரம்பு இல்லை.	வரம்பு இல்லை.	வரம்பு இல்லை.
பாண்டிச்சேரி-தமிழ் நாடு.	3,000	வரம்பு இல்லை.	வரம்பு இல்லை.	வரம்பு இல்லை.

[1990 ஏப்ரல் 20]

ஒப்பந்த ஊர்திகள் :

12. கீழ்க்காணும் பட்டியலில் 1988 மற்றும் 1989 டிசம்பர் 31 ஆம் தேதிகளில் இயங்கிவந்த ஒப்பந்த ஊர்திகளின் விவரங்களைக் காணலாம்:—

நாள்.	வாடகைச் சேருந்து.	சுற்றுலாச் சேருந்து.	ஆட்டோ ரிக்ஷா.
(1)	(2)	(3)	(4)
31—12—1988	2,686	18,267	20,031
31—12—1989	2,423	23,637	25,875
	ஒப்பந்தப் பேருந்து.	தேசிய சுற்றுலா ஆம்னி பேருந்து.	மொத்தம்
(1)	(5)	(6)	(7)
31—12—1988	60+29*	51	41,124
31—12—1989	60+29* (சொகுசு* மாதிரி)	51	52,675

13. தமிழ் நாடு முழுமைக்கும் ஓடக் கூடிய வாடகை சுற்றுலாச் சேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்து (ஆம்னி பஸ்). களுக்கு அனுமதிகள் எவ்விதச் கட்டுப்பாடும் இன்றி, தாராளமாக வழங்க ஆணையிடப்பட்டுள்ளது.

கார்களுக்கும், வேன்களுக்கும் 1—1—1989 முதல் 31—12—1989 வரை வழங்கப்பட்ட சுற்றுலாச் சேருந்து அனுமதிகளின் எண்ணிக்கை 5,370 ஆகும்.

சென்னை மாநகரில் ஆட்டோ ரிக்ஷா பெர்மிட் வழங்குதல் :

14. சென்னையைத் தவிர மற்ற இடங்களில் புதிய ஆட்டோ ரிக்ஷா பெர்மிட் வழங்குவதற்கு தடைகள் எதுவும் இல்லை. சென்னை மாநகரில் புதிய ஆட்டோ ரிக்ஷா பெர்மிட் வழங்குவதற்கு 1984 ஆம் ஆண்டு முதல் தடை இருந்தாலும் 1986 ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் வரை அவ்வப் போது தடைகளைத் தளர்த்தி புதிய பெர்மிட்டுகளை அரசு கொடுத்து வந்தது. ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களில் பல தில்லு முல்லுகள் செய்வதோடு ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களை போக்கு

1990 ஏப்ரல் 20]

வரத்துக்கு உபயோகப்படுத்துகிற பொது மக்களும் பல்வேறு டெயூறுகளுக்கு ஆளாகிற காரணத்தினால் ஆட்டோ ரிக்ஷா பெர்மிட் வழங்குவதற்கு இப்போது உருக்கிற முறைகளை மாற்றி சில திருத்தங்களைச் செய்ய அரசு முன்வந்துள்ளது.

15. தன்படி 1—10—1986 முதல் 31—12—1989 வரை தற்போதுள்ள திட்டப்படி சென்னை மாநகரில் வழங்கப்பட வேண்டிய ஆட்டோ ரிக்ஷா பெர்மிட்டுகளின் எண்ணிக்கை 1,732. இதற்காக விண்ணப்பித்திருப்போர் 3,850 பேர் இவர்களில் 1,319 நபர்களை, மத்திய அரசும் மாநில அரசும் அறிவித்த விதிமுறைகளின்படி பல்வேறு கட்டங்களில் தகுதியின் அடிப்படையில், போக்குவரத்து ஆணையர் தேர்ந்தெடுத்து அரசுக்கு சிபாரிசு செய்துள்ளார். இவர்களுக்கு உடனடியாக பெர்மிட்டுகள் வழங்கப்பட ஆணைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டுவிட்டன. இதனால், தகுதியுடைய அனைவரும் விண்ணப்பித்து ஆட்டோ ரிக்ஷா பெர்மிட்பெற்றுக் கொள்ளலாம், பெர்மிட் பெற்று ஆட்டோ ரிக்ஷா வாங்க பண உதவி பெற விரும்புவோர், சமுதாயத்தில் நலிவுற்றவர்களுக்கான சுய வேலை வாய்ப்பு சிறப்புத் திட்டத்தின்படி, தமிழ்நாடு தொழில் முதலீட்டுக் கழகத்தின் சட்ட திட்டங்களுக்குட்பட்டு மான்யத்துடன் கூடிய கடன் பெற்றுக் கொள்ளவும் வழிவகை செய்யப்பட்டுள்ளது.

மேலும், சென்னை நகரில் ஆட்டோ ரிக்ஷா பெர்மிட் வழங்குவதற்கு இருந்த தடை 1—4—1990 முதல் நீக்கப்பட்டு ஆணைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டு விட்டன.

பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுமையாக்குதல்.

16. பயணிப் போக்குவரத்தினை நாட்டுமையாக்கும் அரசின் கொள்கைக்கேற்ப அரசுத் துறையில் இயங்கி வரும் பயணிப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 31—12—1988-ல் 11,967 என்ற அளவில் இருந்து 31—12—1989-ல் 13,185 என்ற அளவில் சீராகப் பெருகி வருகிறது. இக்கொள்கை 1967ஆம் ஆண்டு உருவாக்கப்பட்டது. பேருந்து உரிமையாளர்கள் நீதிமன்றத்துக்குச் சென்றதால் நாட்டுமையாக்கும் பணி மெதுவாகவே நடைபெற்றது. 1967-ல் வகுத்த நாட்டுமையாக்கும் கொள்கையின் வரம்பிற்குள் வரும் சில வழித் தடங்களில் தனியார் பேருந்துகள் இன்றும் இயங்கி வருகின்றன நாட்டுமையாக்கும் திட்டத்தை விரைவுபடுத்தும் பொருட்டு 50 பேருந்துகளுக்கு மேல் சொந்தத்தில் வைத்துள்ள தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள் தமிழ்நாடு 1971ஆம் ஆண்டு பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தின்கீழ் கையகப்படுத்தப்பட்டுள்ளன. ஐந்தாண்டு காலத்திற்குள் பயணிப் போக்குவரத்துப் பணிகள் அனைத்தையும் நாட்டுமையாக்கும் தனது கொள்கையை அரசு 1972-ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு

[1990 ஏப்ரல் 20]

திங்களில் அறிவித்தது. இந்த நோக்கத்தை எய்த தமிழ்நாடு 1973ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்த பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டத்தை அரசு நிறைவேற்றியது. இச்சட்டம் தமிழ்நாடு மாநிலத்திலுள்ள பயணிப் பேருந்துகளையும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகளையும் அரசு கையகப்படுத்துவதற்கு வகை செய்கிறது. நீலகிரி மாவட்டத்திலுள்ள பயணிப் பேருந்துகள் இச்சட்டத்தின்கீழ் கையப்படுத்தப்பட்டது எனினும், சென்னை உயர்நீதிமன்றத்தால், சட்டம் செல்லுபடியாகாது எனத் தீர்ப்பு அளிக்கப்பட்டதால், இச்சட்டத்தை மாநிலத்தில் மேலும் செயல்படுத்த முடியாது போயிற்று. இச்சட்டம் செல்லுபடியாகும் என்று உச்ச நீதிமன்றம் 1983ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் திங்கள் 31-ல் தீர்ப்பு அளித்தது. அவ்வாறு தீர்ப்பளிக்கும்போது காலங்கடந்துவிட்ட நிலையில் இச்சட்டத்தின் சில பிரிவுகள் வழக்காற்றற்றுப் போய்விட்டபடியால் அவற்றைத் திருத்த வேண்டியிருக்கலாம். என்று உச்ச நீதிமன்றம் கருத்துத் தெரிவித்தது. உச்ச நீதிமன்றத்தின் ஆணைகளைக் செயற்படுத்தும் பொருட்டும் மாநில அரசின் திட்டங்களில் முன்னுரிமை அளிக்கப்படும் திட்டங்களைக் கருத்திற்கொண்டு ஏற்கனவே அரசு அறிவித்துள்ளபடி நாட்டுடமையாக்கும் திட்டத்தைப் படிப்படியாகச் செயற்படுத்தும் வகையில் பயணிப் பேருந்துகள் கையகப்படுத்தும் சட்டத்திற்கு எங்கெங்கு திருத்தங்கள் தேவைப்படுகின்றனவோ அவற்றிற்காக தமிழ்நாடு 1984ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) திருத்தச் சட்டம் (தமிழ்நாடு சட்டம் 17/1984) நிறைவேற்றப்பட்டது. நீலகிரி மாவட்டத்தில், இயங்கிக்கொண்டிருக்கும் அனைத்துப் பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில், இத்திருத்தச் சட்டம் 1973ஆம் ஆண்டு ஜனவரித் திங்கள் 14ஆம் நாளிலிருந்தும் நீலகிரி மாவட்டம் நீங்கலாக உள்ள ஏனைய பகுதிகளில் இயங்கிக் கொண்டிருக்கும் அனைத்துப் பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் மாநிலத்தின் எல்லாப் பகுதிகளிலும் (நீலகிரி மாவட்டம் உட்பட) இயங்கிக் கொண்டிருக்கும் ஒப்பந்த ஊர்திகளையும் பொறுத்தமட்டில் அரசு அறிவிக்கை வெளியிட்டு குறிப்பிடக்கூடிய நாளன்றும் பொருந்தும் ஐந்து அல்லது அதற்கு குறைவான பயணிப் பேருந்து அனுமதி உரிமைகள் வைத்துள்ள சிறிய பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கு அச்சட்டத்தின் விதிகளிலிருந்து விலக்களிக்கப்படுகிறது.

பேருந்துகளை தேசிய மயமாக்கும் திட்டம் பற்றிய அறிக்கை ஒன்று சட்டமன்றத்தில் அண்மையில் அறிவிக்கப்பட்டது. இதனை செயற்படுத்தும் வகையில் ஒரு சட்டம் நடைபெறும் சட்டமன்ற கூட்டத் தொடரில் கொண்டுவர உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது. முதற்கட்டமாக குறைந்த அளவு தனியார் பேருந்துகள் உள்ள மாவட்டத்தில் இருந்து தொடங்கி ஏறுவரிசையில் படிப்படியாக இத்தேசியமயமாக்கும் திட்டம் மற்ற மாவட்டங்களிலும் செயல்படுத்த உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

1990 ஏப்ரல் 20]

மாநிலப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களால் வெளியிடப்பட்ட எதிர்ப்பில்லா வரைவு திட்டங்களை மோட்டார் வாகன சட்டம், 1988-ல் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளபடி நடவடிக்கை எடுக்க அரசு தீர்மானித்துள்ளது. அதன்படி, வாய்மொழி சார்ந்த கேட்புரை 1990 ஆம் ஆண்டு பிப்ரவரி மாதம் முதல் தொடங்கப்பட்டு உள்ளது.

கட்டண விதிதங்கள்.

17. சென்னை பெருநகர் பேருந்துக் கட்டண வீதம், மற்ற நகர் மற்றும் சிறுநகர் பேருந்துகளில் கட்டண வீதம் மற்றும் விரைவுப் பேருந்துகள் மற்றும் சாதாரணப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றின் கட்டண வீதங்கள் 7—10—1989 முதல் மாற்றப்பட்டுள்ளன. ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் மற்றும் வாடகை சீருந்துகள் கட்டண வீதங்கள் 17—5—1988 முதல் மாற்றப்பட்டன.

பயணிப் பேருந்துகள் (7—10—1989)

விவரங்கள்.

பயணக் கட்டண வீதம்.

(1)

(2)

1. விரைவுப் பயணிப் பேருந்துகள். (i) சமவெளிகளில் கிலோ மீட்டருக்கு 10½ காசுகள் 26 கிலோ மீட்டருக்குக் குறைந்த தொலைவிற்கு கட்டணம் ரூ. 3-க்கு மிகாமல்.

(ii) மலைப்பாதையில் கிலோ மீட்டருக்கு 12½ காசுகள்.

(iii) உயர் ரக இருக்கை வசதிக்கு கிலோ மீட்டருக்கு 12½ காசுகள். 30 கிலோ மீட்டருக்குக் குறைந்த தொலைவிற்கு கட்டணம் ரூ. 4-க்கு மிகாமல்.

(iv) குளிர் சாதன வசதியிருப்பின் கிலோ மீட்டருக்கு, 18 காசுகள் கட்டணம், 30 கிலோ மீட்டருக்குக் குறைந்த தொலைவிற்கு கட்டணம் ரூ. 6-க்கு மிகாமல்.

மேற்படி வீதங்களில் நிர்ணயிக்கப்பட்ட கட்டணங்களை அடுத்த நிலையில் 50 காசு சுத்தமாகக் கணக்கிட வேண்டும்.

[1990 ஏப்ரல் 20]

விவரங்கள்.

(1)

பயணக் கட்டண வீதம்.

(2)

2. சாதாரணப் பயணிப் பேருந்துகள்.

(i) சமவெளியில் கிலோ மீட்டருக்கு 10½ காசுகள். 10 கிலோ மீட்டருக்குக் குறைந்த தொலைவிற்கு கட்டணம் ரூபாய் ஒன்றுக்கு மிகாமல்.

(ii) மலைச்சாலையில் கிலோ மீட்டருக்கு 12½ காசுகள் 8 கிலோ மீட்டருக்கு குறைந்த தொலைவிற்கு கட்டணம் ரூ. 1-க்கு மிகாமல்.

மேற்படி, வீதங்களில் நிர்ணயிக்கப்பட்ட கட்டணங்களை அடுத்த நிலையில் 10 காசுகள் சுத்தமாகக் கணக்கிட வேண்டும்.

3. நகர் மற்றும் சிறு நகரப் பயணிப் பேருந்துகள்.

தமிழ்நாட்டில் சென்னை பெரு நகர், தவிர்த்த பிற நகர் மற்றும் சிறு நகர வழித் தடங்களில் இயங்கும் பேருந்துகளைப் பொருத்த மட்டில் கீழ்க்காணும் அட்டவணையில் நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ள கட்டணங்களுக்கு மிகாமல் இருத்தல் வேண்டும்.

அட்டவணை.

நிலை.

கட்டணம்.

(1)

(2)

ரூ. பை.

முதலாவது	...	...	...	...	0	50
இரண்டாவது	...	...	...	...	0	60
மூன்றாவது	...	...	...	...	0	75
நான்காவது	...	...	...	...	0	90
ஐந்தாவது	...	...	...	...	1	00
ஆறாவது	...	...	...	...	1	10

1990 ஏப்ரல் 20]

அட்டவணை—தொடர்ச்சி

(1)	(2)	ரு. பை.
ஏழாவது		1 20
எட்டாவது		1 25
ஒன்பதாவது		1 40
பத்தாவது		1 50
பதினொன்றாவது		1 60
பன்னிரெண்டாவது		1 70
பதிமூன்றாவது		1 75
பதினான்காவது		1 90
பதினைந்தாவது		2 00
பதினாறாவது		2 10
பதினேழாவது		2 15
பதினெட்டாவது		2 20
பத்தொன்பதாவது		2 25
இருபதாவது		2 30
இருபத்தொன்றாவது		2 35
இருபத்திரெண்டாவது		2 40
இருபத்தி மூன்றாவது		2 50

(நிலை என்பது சுமார் 2 கி. மீட்டர் ஆகும்.)

மலைப்பாதையில் மேற்குறிப்பிட்ட அட்டவணையில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள கட்டணத்துடன் ஒவ்வொரு நிலைக்கும் 10 காசுகள் கூடுதல்.

[1990 ஏப்ரல் 20]

விவரங்கள்.

(1)

பயணக் கட்டண வீதம்.

(2)

4. சென்னைப் பெருநகர்
பயணிப் பேருந்துகள்.

தமிழ்நாட்டில், சென்னைப் பெருநகர் வழித் தடங்களில் இயங்கும் பேருந்துகள், பொறுத்த மட்டில் கீழ்க்காணும் அட்டவணையில் நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ள கட்டணங்களுக்கு மிகாமல் இருத்தல் வேண்டும்.

அட்டவணை

நிலை.

(1)

கட்டணம்.

(2)

ரூ. பை.

முதலாவது	..	..	..	..	0.50
இரண்டாவது	..	..	..	..	0.60
மூன்றாவது	..	..	..	..	0.75
நான்காவது	..	..	..	..	0.90
ஐந்தாவது	..	..	..	..	1.00
ஆறாவது	..	..	..	..	1.10
ஏழாவது	..	..	..	..	1.20
எட்டாவது	..	..	..	..	1.25
ஒன்பதாவது	..	..	..	..	1.40
பத்தாவது	..	..	..	..	1.50
பதினொன்றாவது ..	..	..	..	..	1.60
பன்னிரெண்டாவது	..	..	..	..	1.70
பதிமூன்றாவது	..	..	..	..	1.75
பதினான்காவது	..	..	..	..	1.90
பதினைந்தாவது	..	..	..	..	2.00
பதினாறாவது	..	..	..	..	2.10

1990 ஏப்ரல் 20]

(1)				கட்டணம்.
				(2)
				(ரூ.பை.)
பதினேழாவது	..	..	..	2.15
பதினெட்டாவது	..	..	..	2.20
பத்தொன்பதாவது	..	..	..	2.25
இருபதாவது	..	..	..	2.30
இருபத்தொன்றாவது	..	..	..	2.35
இருபத்திரண்டாவது	..	..	..	2.40
இருபத்தி மூன்றாவது	..	..	..	2.50

(நிலை என்பது சுமார் 2 கி. மீட்டர் ஆகும்.)

இராமேஸ்வரம் தீவில் ஓடும் பேருந்துகள்—

		கட்டணம்
		(நபர் ஒன்றுக்கு)
		ரூ. பை.
1. இராமேஸ்வரம் ரயிலடி—கோயில்	...	0.60
2. (அ) பாம்பன்-தங்கச்சி மடம்	...	0.50
(ஆ) தங்கச்சிமடம்-இராமேஸ்வரம்	..	0.80
(இ) பாம்பன்-இராமேஸ்வரம் (நுனி முதல் நுனி வரை).		1.20
(ஈ) இராமேஸ்வரம்-தனுஷ்கோடி	...	2.40

ஒப்பந்த ஊர்திகள் (17—5—1988 முதல்)—

ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள்.

சமவெளியில், மலைச் சாலையில்.

(1)	(2)	(3)
	ரூ. பை.	ரூ.பை.
1. குறைந்த அளவுக் கட்டணம் ..	3.00	3.50
2. ஒவ்வொரு கிலோ மீட்டருக்கும் ..	1.50	2.00
3. காத்திருப்புக் கட்டணம் ..	ஒவ்வொரு 10 நிமிடங்களுக்கும் 10 காசுகள்,	

[1990 ஏப்ரல் 20]

பாதல் சிறு வாடகைக் கார்கள்.

(சமவெளிகளில் மட்டும்).

(1)

(2)

(3)

ரூ.பை.

1. குறைந்த அளவுக் கட்டணம் ..	1.80	...
2. ஒவ்வொரு கிலோ மீட்டருக்கும் ..	1.00	...
3. காத்திருப்புக் கட்டணம் ..	ஒவ்வொரு 10 நிமிடங்களுக்கும் 10 காசுகள்.	

வாடகை கார்கள்—

சாதாரணம்.

சமவெளியில். மலைச் சாலையில்.

(1)

(2)

(3)

ரூ.பை.

ரூ.பை.

1. குறைந்த அளவுக் கட்டணம் ..	3.50	4.30
2. ஒவ்வொரு கி. மீட்டருக்கும் ..	2.00	2.50
3. காத்திருப்புக் கட்டணம் ..	ஒவ்வொரு ஐந்து நிமிடங்களுக்கும் 10 காசுகள்.	

இரவுப் பணிகள்.

15. இரவு 10 மணியிலிருந்து காலை 5.00 மணி வரையில் ஆட்டோக்களும், வாடகை கார்களும் ஓட்டுவதற்காக, மேற்குறித்த கட்டணங்களில் 25 சதவீதத் தொகை (அடுத்த 5 காசுகளுக்கு முழுமையாக்கப்பட்டு) கூடுதலாக வசூலிக்கப்படும்.

1990 ஏப்ரல் 20]

சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்—

A. இயக்கச் செலவு உட்பட வாடகைக் கட்டணங்கள்:—

சமவெளியில். மலைச் சாலையில்.

(1)

(2)

(3)

(கி.மீ. 1-க்கு)

ரூ.பை.

ரூ.பை.

(a) 22 பரித்திறனுக்கும் குறைவான நடுத்தர சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்.

(i) எத்தனை பேர் பயணம் செய்யலாம் என்பது (மொத்தத்தில் 6 பேர்).	1.70	2.30
--	------	------

(ii) எத்தனை பேர் பயணம் செய்யலாம் என்பது (மொத்தத்தில் 7 பேர்).	1.75	2.40
---	------	------

(b) 22 பரித்திறனும் அதற்கு அதிகமான திறனும் கொண்ட பெரிய அளவிலான சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்.	3.50	4.15
--	------	------

காத்திருப்புக் கட்டணம்

.. நாள் ஒன்றுக்கு உயரளவு ரூ. 18 என்ற நிபந்தனைக்கு உட்பட்டு மணிக்கு ரூ. 2.

இரவு தங்குதல் இரவு ஒன்றுக்கு ரூ. 15.

சீர்வளிச்சாதனம் பொருத்தப்பட்டுள்ள வண்டிகளில் சாதனம் பயன்படுத்தப்பட்டால் மேற்சொன்ன கட்டண வீதங்களில் 15 சதவீதத் தொகையைக் கூடுதல் கட்டணமாக வசூலிக்கலாம்.

[1990 ஏப்ரல் 20]

B. இயக்கச் செலவு நீங்கலாக வாடகைக் கட்டணங்கள்.

(a) 22 பரித்திறனுக்கும் குறைவான நடுத்தரச் சுற்றுலா வாடகைக் காரர்கள்:

(i) 12 மணி நேரத்திற்கு மேற்பட்டு 24 மணி நேரம் வரையில். (ரூபாய்.) 90

(ii) 12 மணி நேரமும் அதற்குக் குறைவாகவும் 45

(b) 22 பரித்திறனும் அதற்கு அதிகமான திறனும் உடைய பெரிய அளவிலான சுற்றுலா வாடகைக் காரர்கள்—

(i) 12 மணி நேரத்திற்கு மேற்பட்டு 24 மணி நேரம் வரையில். 120

(ii) 12 மணி நேரமும் அதற்குக் குறைவாகவும் 60

வரி விதிப்பு.

19. சென்னை இராஜதானியில் முதல் முதலில் 1931ஆம் ஆண்டில் சென்னை மோட்டார் வாகனங்களின் வரி விதிப்புச் சட்டம் இயற்றப்பட்டது. இச்சட்டத்தின் முக்கிய நோக்கம் சென்னை இராஜதானியில் அன்றைய நாட்களில் வாகனங்கள் மீது அரசு வசூலித்து வந்த சுங்கத் தீர்வையை ரத்து செய்வதும், மோட்டார் வாகனங்கள் மீது உள்ளாட்சி அமைப்புக்கள் வசூலித்து வந்த வரியினை ரத்துச் செய்வதும் ஆகும். 1-2-1953 முதல் சென்னை மோட்டார் வாகனங்கள் (பயணிகள் மற்றும் சரக்குகள் மீதான வரிச் சட்டம்) 1952-ன் கீழ் பயணிகள் மீதும் சரக்குகள் மீதும் வரிகள் விதிக்கப்பட்டன. 1974ஆம் ஆண்டில் தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகனங்கள் வரி விதிப்புச் சட்டம் (தமிழ்நாடு சட்டம் 13/74) அமல் படுத்தப்பட்ட பின்னர் மோட்டார் வாகனங்கள் மீதான வரியும் பயணிகள் மற்றும் சரக்குகள் மீதான வரியும் ஒருங்கிணைப்பு செய்யப்பட்டதுடன் முந்தைய இரு சட்டங்களும் நீக்கப்பட்டன. 1974-ன் சட்டமும் மற்றும் அதன்கீழ் அமைந்த விதிகளும் காலமாறுபாடுகளுக்கு ஏற்ற வண்ணம் அவ்வப்போது திருத்தப்பட்டு வருகின்றன. இவ்வாறான சட்டத் திருத்தம் சமீபத்தில் 1989-ல் செய்யப்பட்டது.

20. பேருந்துகள் நாள்தோறும் ஓடுகிற தூரம் எதுவாயினும் அவற்றில் அனுமதிக்கப்படும் பயணி இருக்கைகளையும் அவையானிக்கும் பணியைப் பொறுத்தும் வரி விதிக்கப்படுகிறது. ஏற்றப்படும் எடைகளின் அடிப்படையில் சரக்கு ஊர்திகளுக்கு வரி விதிக்கப்படுகிறது. பொது சரக்கு ஊர்திகளுக்காகவும், தனியார் சரக்கு ஊர்திகளுக்காகவும், தனித்தனி விகிதங்கள் உள்ளன. கார் மற்றும் பொதுச் சேவைக்கல்லாத ஊர்திகள் மீது அவற்றின் எடை அடிப்படையிலும், மோட்டார் சைக்கிள்களுக்குப் பரித்திறன் அடிப்படையிலுமான வரி விதிக்கப்படுகிறது.

1990 ஏப்ரல் 20]

21. தமிழ்நாட்டில் பொதுச் சேவைக்கென பயன்படுத்தப்படும் அல்லது வைத்திருக்கும் மோட்டார் வாகனங்கள் மீது ஆண்டு வரிச் செலுத்தும்போது 6 விழுக்காடு தள்ளுபடியும் அரையாண்டு வரி செலுத்தும்போது, 4 விழுக்காடு தள்ளுபடியும் வழங்கப்படுகிறது.

22. வரி விதிப்பினைப் பொறுத்த மட்டில், ஒரு புதிய செயல்முறையான இரண்டு சக்கர வாகனங்களுக்கென வாகன ஆயுட்கால ஒருமுறை வரி விதிப்பாக வரி செலுத்தும் முறை செயல்படுத்தப்பட்டது. 1-4-1989-க்குப் பிறகு, பதிவுச் செய்யப்படும் இரண்டு சக்கர வாகனங்களைப் பொறுத்தமட்டில் ஒருமுறை வரி விதிப்புக் கட்டாயமாக்கப்பட்டுள்ளது. 1-4-1989-க்கு முன்னர் பதியப்பட்ட இரண்டு சக்கர வாகனங்களுக்கான வரி விதிப்பு விரும்பப்படாத செலுத்தும் முறையில் அனுமதி அளிக்கப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டம் வாகன உரிமையாளர்களுக்கு மிகுந்த பயன் அளிக்கும் எண்ணத்துடன் அமைந்துள்ளது. ஏனெனில், வாகனம் பதிவுச் செய்யப்படும் போதே ஆயுட்கால வரிச் செலுத்தப்பட்டு விடுவதால், ஆண்டுதோறும், வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கோ அல்லது துணைக் கருவூலங்களுக்கோ வங்கிகளுக்கோ, சென்று வரிச் செலுத்த சிரமப்படவேண்டிய அவசியம் எழவில்லை. பொதுச் சேவைக்கு அல்லாத ஊர்திகளுக்கு அரையாண்டு வரி விதிக்கும் முறை அறவே நீக்கப்பட்டு ஆண்டு வரி வசூலிக்கும் முறை 1-4-1989 முதல் நடைமுறையில் உள்ளது.

23. மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் சட்டப்பேரவையில் சமர்ப்பித்த 1990-91ஆம் ஆண்டு நிதிநிலை அறிக்கையில் கீழ்க்கண்ட மோட்டார் வாகனங்களுக்கு அறிவித்த வரி உயர்வை நடைமுறைப்படுத்த, 1974ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன வரி விதிப்புச் சட்டத்தை திருத்துவதற்கு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன.

தற்போது சரக்கு வாகனங்களின் மீதான வரிகள், வாடகைக்கு ஓடும் வாகனங்கள், ஏனைய வாகனங்கள் என்று இரண்டாகப் பிரிக்கப்பட்டு விதிக்கப்படுகின்றன. புதிதாகக் கொண்டுவரப்பட்ட 1988ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வாகனச் சட்டத்திலும் தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகனங்கள் விதிகள் 1989 அடிப்படையிலும், இவ்விரண்டு பிரிவுகளும் இணைக்கப்பட்டு வாகனங்களுடைய கனத்தின் அடிப்படையில் வகை செய்யப்படுகின்றது. இதனை ஒட்டி வரி விகிதங்களையும் முறைப்படுத்தி ஓரளவுக்கு உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

[1990 ஏப்ரல் 20]

பின்வரும் அட்டவணையில் விவரங்கள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன :—

வரிசை எண்.	ஊர்திகளின் வகைகள்.	தற்போதைய காலாண்டு வரி.	உயர்த்துக் கருதியுள்ள காலாண்டு வரி.
(1)	(2)	(3) ரூ.	(4) ரூ.
1	எடை ஏற்றப்பட்டுள்ள நிலையில் 3,000 கிலோ கிராம் எடைக்கு மேற்படாத சரக்கு ஏற்றும் வண்டிகள்.	450	மாற்றம் இல்லை.
2	எடை ஏற்றப்பட்டுள்ள நிலையில் 3,000 கிலோ கிராமுக்கு மேற்பட்டு ஆனால், 5,500 கிலோ கிராமுக்கு மேற்படாத சரக்கு ஏற்றும் வண்டிகள்.	700	750
3	எடை ஏற்றப்பட்டுள்ள நிலையில் 5,500 கிலோ கிராமுக்கு மேற்பட்டு, ஆனால், 9,000 கிலோ கிராமுக்கு மேற்படாத சரக்கு ஏற்றும் வண்டிகள்.	1,020 1,100	1,150
4	எடை ஏற்றப்பட்டுள்ள நிலையில் 9,000 கிலோ கிராமுக்கு மேற்பட்டு, ஆனால், 12,000 கிலோ கிராமுக்கு மேற்படாத சரக்கு ஏற்றும் வண்டிகள்.	1,300	1,490
5	எடை ஏற்றப்பட்டுள்ள நிலையில் 12,000 கிலோ கிராமுக்கு மேற்பட்டு, ஆனால் 13,000 கிலோ கிராமுக்கு மேற்படாத சரக்கு ஏற்றும் வண்டிகள்.	1,400	1,590
6	எடை ஏற்றப்பட்டுள்ள நிலையில் 13,000 கிலோ கிராமுக்கு மேற்பட்டு, ஆனால் 15,000 கிலோ கிராமுக்கு மேற்படாத சரக்கு ஏற்றும் வண்டிகள்.	1,600	1,840

1990 ஏப்ரல் 20]

7. எடை ஏற்றப்பட்டுள்ள நிலையில்
15,000 கிலோ கிராமுக்கு
மேற்படுகிற சரக்கு ஏற்றும்
வண்டிகள்.

ரூ. 1,600	ரூ. 1,840
+	+
15,000	15,000
கிலோ	கிலோ
கிராம்	கிராம்
எடைக்கு	எடைக்கு
மேற்படு	மேற்படு
கையில்	கையில்
அத	அத
னுடன்	னுடன்
கூடிய	கூடிய
250	250
கிலோ	கிலோ
கிராம்	கிராம்
அல்லது	அல்லது
பகுதி	பகுதி
ஒவ்	ஒவ்
வொன்	வொன்
றுக்கும்	றுக்கும்
ரூ. 50.	ரூ. 50.

பேருந்துகளைப் பொறுத்த வரையில் காலாண்டுக்கு இருக்கை ஒன்றுக்கு போடப்படும் வரி பின்வருமாறு மாற்றப்படும் :—

வரிசை ஊர்திகளின் வகைகள்.
எண்.

தற்போதைய உயர்த்தக்
காலாண்டு கருதியுள்ள
வரி இருக்கை காலாண்டு
ஒன்றுக்கு. வரி இருக்கை
ஒன்றுக்கு.

(1)

(2)

(3)

(4)

1 சென்னையைத் தவிர்த்து மற்ற
நகரங்களில் ஓடிக்கொண்டிருக்க
கும் நகரப் பேருந்துகள் ..

ரூ.

ரூ.

2 விரைவுப் பேருந்துகள் ..

200

230

+

+

மேல்வரி

மேல்வரி

ரூ. 40.

ரூ. 40.

3 விரைவுப் பேருந்துகள் அல்லாத
பிற பேருந்துகள் ..

ரூ. 245

ரூ. 275

+

+

மேல்வரி

மேல்வரி

ரூ. 35.

ரூ. 35.

பயணிகளின் இருக்கைகள் அடிப்படையில் விதிக்கப்படுகின்ற
“ஆம்னி பஸ்” என்று அழைக்கப்படும் ஒப்பந்த ஊர்திகள் மீது

[1990 ஏப்ரல் 20]

வரி, காலாண்டுக்கு இருக்கை ஒன்றுக்கு ரூ. 500-லிருந்து ரூ. 2,000 என்று மாற்றியமைக்கப்படும்,

தனியார் தொழில் வாகனங்களுக்கு (Private Service Vehicles) தற்போது காலாண்டுக்கு வாகனம் ஒன்றுக்கு ரூ. 150 ஆக வரி விதிக்கப்பட்டு வருகிறது. இது காலாண்டுக்கு இருக்கை ஒன்றுக்கு ரூ. 50 ஆக மாற்றப்படும். இந்த வரி மாற்றம் கல்வி நிறுவனங்களுக்குச் சொந்தமான வாகனங்களுக்குப் பொருந்தாது.

மோட்டார் வாகனங்களை ஒட்டிய மேற்கூறிய வரி மாற்றங்கள் 1990 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1 ஆம் நாள் முதல் அமல்படுத்தப்படும்.

பொதுச் சேவைக்கு அல்லாத வாகனங்களுக்கான வரித்தொகைகளை வங்கிக் கிளைகள் மூலம் செலுத்தும் திட்டம் 1978 ஆம் ஆண்டில் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டது. இதன் பயனாக வாகன உரிமையாளர்களின் சிரமம் குறைக்கப்பட்டது. முதற்கண் இந்தியன் வங்கி மற்றும் இந்தியன் ஓவர்சீஸ் வங்கி கிளைகள் மூலமாக மட்டுமே வரி வசூலிக்கப்பட்டது. பின்னர் இத்திட்டத்தின் வெற்றியார்ந்த பயனைக் கருத்தில் கொண்டு கீழ்க்கண்ட தேசியமயமாக்கப்பட்ட வேறு ஆறு வங்கிக் கிளைகள் மூலமாகவும் மேலும் இரண்டு தனியார் வங்கி கிளைகள் மூலமாகவும் வரி வசூலிக்கும் ஏற்பாடு 1989 ஆம் ஆண்டு முதல் செயல்படுத்தப்பட்டும் வருகிறது.

தேசிய மயமாக்கப்பட்ட வங்கிகள்—

கார்ப்பரேஷன் வங்கி.

இந்திய சென்ட்ரல் வங்கி.

விஜயா வங்கி.

சிண்டிகேட் வங்கி.

கனரா வங்கி.

இந்திய ஸ்டேட் வங்கி.

தனியார் வங்கிகள் :

லஷ்மி விலாஸ் வங்கி லிமிடெட்.

மதுரை வங்கி லிமிடெட்.

வருவாய் செலவு.

24. மோட்டார் வண்டி வரிகள், கட்டணங்கள் வாயிலாகப் போக்குவரத்துத் துறைக்கு வருவாய் கிட்டுகிறது. பெரும்பகுதி வருவாய் மோட்டார் வண்டிகள் மீதான வரியிலிருந்தே கிட்டுகிறது.

1990 ஏப்ரல் 26]

பல்வேறு வருவாய்த் தலைப்புகளின் கீழ் கிடைக்கும் வருவாய் பற்றிய விவரம் வருமாறு :—

வரிசை எண்.	தலைப்பும் விவரமும்.	1989-90-ன் திருத்திய மதிப்பீடு.	1990-91-ன் மதிப்பீடு.
(1)	(2)	(3)	(4)
(ரூபாய் ஆயிரத்தில்.)			
1.	இயக்கூர்தி சட்டத்தின் கீழ் வசூலிக்கப்படும் கட்டணம்.	17,40,00	19,00,00
2.	தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு இயக்கூர்திகள் வரிச் சட்டத்தின் கீழ் வரவுகள்.	1,69,23,00	1,77,79,40
3.	இதர வருவாய் ...	15,80	16,60
	மொத்தம் ...	1,86,78,80	1,96,96,00

25. 1988-89 ஆம் ஆண்டில் போக்குவரத்துத் துறைக்கான நிருவாகச் செலவு ரூ. 3.37 கோடிகள். 1989-90 ஆம் ஆண்டில் துறைக்கான நிருவாகச் செலவுகளின் திருத்திய மதிப்பீடுகள் ரூ. 5.52 கோடிகள்.

முதலமைச்சர் விபத்து நிவாரண நிதி.

26. தமிழ்நாட்டில் இயக்கு ஊர்திகளால் ஏற்படும் சாலை விபத்தில் இறந்துவிடும் நபர்களின் வாரிசு அல்லது விபத்தில் காயப்பட்ட நபர்களுக்கு முதலமைச்சர் விபத்து நிவாரண நிதி என்னும் திட்டம் 1978-79ல் துவக்கப்பட்டது. ஒவ்வொரு ஆண்டும் ரூபாய் 50 இலட்சம் மாவட்ட ஆட்சியாளர்களுக்கு (நிவாரண நிதி) இத்திட்டத்தின் கீழ் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு நிவாரண நிதி வழங்க வேண்டி ஒதுக்கப்படுகிறது. இறப்பிற்கு ரூபாய் 1,000-ம் உறுப்புகளை முழுமையாக இழந்தவர்களுக்கு ரூபாய் 800-ம் ஒரு கண் அல்லது ஒரு உறுப்பு இழந்தவர்களுக்கு ரூபாய் 400-ம் இதர வகைகளுக்கு ரூபாய் 50-ம் நிவாரணமாக வழங்கப்படுகிறது.

[1990 ஏப்ரல் 20]

மோட்டார் வாகனங்களினால் நிகழும் விபத்துக்களில் தவறு இழைக்காமல் பாதிக்கப்பட்டோருக்கு வழங்கப்படும் நிவாரணம்.

27. மோட்டார் வாகனங்களினால், நிகழும் விபத்துக்களால் பாதிக்கப்படுவோருக்கு நிவாரணம் வழங்கப்படுவதை துரிதப்படுத்தும் வண்ணம் 1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தில் வகை செய்யப்பட்டுள்ளது. மேற்படி சட்டத்தின் 140 ஆம் பிரிவின்படி, மோட்டார் வாகன விபத்தினால், உயிரிழக்க நேரிடும் அல்லது நிரந்தரமாக முடமாக்கப்படும் நபருக்கு ஏற்படும் இழப்பினை வாகன உரிமையாளர் ஈடு செய்தல் வேண்டும். இப்பிரிவில் முக்கியத்துவம் என்னவெனில், பாதிக்கப்பட்ட நபர் விபத்து நேரும் வண்ணம் தவறிழைத்திருந்தால், அத்தவறு வாகன உரிமையாளரின் பொறுப்பினைக் குறைக்க காரணமாகிறது. நீதிமன்றத்தில் வழக்கு நிலுவையில் இருக்கும் போது இவ்விபத்தில் உயிர் இழந்தவர்களுக்கு ரூ. 25,000மும் நிரந்தரமாக முடமாக்கப்பட்டவருக்கு ரூ. 12,000மும் இடைக்கால நிவாரணமாக வழங்கப்படும்.

ஆறுதல் நிதி.

28. மேற்கூறிய நிவாரணம் தவிர்த்து 1988 ஆம் ஆண்டின் மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் 163-ம் பிரிவின்படி, மோட்டார் வாகனங்களால், சாலையில் விபத்து நிகழ்ந்தவுடன் வாகனம் நிற்காமல் மறையும் வழக்குகளில் பாதிக்கப்பட்டோருக்கு ஆறுதல் நிதியும் வழங்கப்படுகிறது. ஆறுதல் நிதி உயிரிழப்பிற்கு ரூ. 8,500-மும், படுகாயம் ஏற்படின் ரூ. 2,000மும் வழங்கப்படுகிறது. பொது இன்ஷூரன்ஸ் தொழில்கள் இந்திய பொது இன்ஷூரன்ஸ் கார்ப்பரேஷன் மற்றும் தற்போது இந்தியாவில் இன்ஸரன்ஸ் தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ள பிற நிறுவனங்களும் இந்நிதி வழங்கும் பணிகளில் ஈடுபடுத்தப்பட்டுள்ளன.

பேருந்து வசதிகள்.

29. போக்குவரத்து வசதிகளை அமைத்துத் தருவதில் போக்குவரத்துத் துறை கவனம் செலுத்தி வருகிறது.

1990 ஏப்ரல் 20]

புதிய வழித்தடங்களின் எண்ணிக்கை, பேருந்து வசதிகள் பெற்ற கிராமங்களின் எண்ணிக்கைக் குறித்த புள்ளி விவரம் வருமாறு :—

வரிசை எண்.	பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	ஆண்டு.	
		1988-89	1989-90 (31-12-1989 வரை.)
(1)	(2)	(3)	(4)
1. பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை ..		18,452	19,052
2. வழித்தடப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.		16,475	16,885
3. உற்றுழிப் பேருந்துகள் ..		1,977	2,167
4. மொத்த வழித்தடங்கள் ..		9,252	9,283
5. புதிய வழித்தடங்கள் ..		108	79
6. பயன் அடைந்த கிராமங்களின் எண்ணிக்கை.		163	109
7. பயனடைந்த மக்களின் எண் ணிக்கை (இலட்சத்தில்).		1.87	1.28

30. நாட்டின் மூலைமுடுக்குகளிலுள்ள ஊரகப் பகுதிகளில் சாதாரண பேருந்து வசதிகள் செய்து தர இயலாது. எனவே, இப்பகுதிகளில் வாழும் மக்களின் தேவைகளுக்காக, சிறு பேருந்துகள் விடப்படுகின்றன. அவற்றிற்குச் சலுகை வரியாகக் காலாண்டிற்கு இருக்கை ஒன்றிற்கு வரி ரூ. 50 (வரி ரூ. 40-ம் மேல் வரி ரூ. 10-ம்) என நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளது. 15 இருக்கைகளுக்கும் அதற்குக் கீழும் உள்ள ஈப்புப் பேருந்துகள் (வரி வீதம் முக்கால் பங்கு கொண்டு) மேற்படி பகுதிகளில் இயக்கப்படுகின்றன. 1989 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 31-ஆம் நாள் அன்று தமிழ்நாட்டில் 23 ஈப்புப் பேருந்துகளும். 78 சிறு பேருந்துகளும் இயக்கப்பட்டு வருகின்றன.

செயலாக்கம்.

31. போக்குவரத்துத் துறையில் உள்ள செயலாக்கப் பிரிவு ஒரு துணைப்போக்கு வரத்து ஆணையாளர், அவருக்கு உதவிட இதரப் பணியாளர்களும், கொண்டு இயங்கி வருகிறது. இவர்கள் அதிக எண்ணிக்கையான சோதனைகளை மேற் கொண்டு

[1990 ஏப்ரல் 20]

தவறுகளின் எண்ணிக்கையைக் குறைத்திடத்தக்க நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளுகின்றனர். சென்னை, திருச்சி, மதுரை, கோவை, சேலம், திருநெல்வேலி ஆகிய மண்டலங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலரின் தலைமையின் கீழ் உள்ள பறக்கும் படை, உதவிப் பொறியாளர்கள் (மோட்டார் வாகனங்கள்) மற்றும் செயலாக்கப் பிரிவில் உள்ள ஏனைய பிற பணியாளர்கள் வரி ஏய்ப்பு, அனுமதிச் சீட்டு இன்றி இயங்கும் பொதுச் சேவை ஊர்திகளையும், தகுதிச் சான்றிதழ் அற்ற ஊர்திகள் இயக்கப்படுவதையும், அதிகச் சுமை, அதிகப் பயணிகளை ஏற்றிச் செல்லும் ஊர்திகளையும் மிக வேகமாகச் செல்லும் வாகனங்களையும் இன்ன பிற தவறுகளான ஆம்னி பேருந்துகளை தடப் பேருந்துகளாகப் பயன்படுத்துவதையும் முறையற்ற வகையில் இயக்கப்படும் வாடகைப் பேருந்துகளையும், மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் பிரிவுகளையும் மோட்டார் வாகன வரி விதிப்புச் சட்டத்தின் பிரிவுகளையும் மேற்படி சட்டங்களின் கீழ், வரையப்பட்ட விதிகளையும் மீறி நடப்போர்களுக்கும் கண்டுபிடிக்கின்றனர். இப்படைப் பிரிவுகள், பொதுச் சேவை வாகனங்களை இயங்குதிறன் திருப்திகரமாக இல்லையென்று கண்டுபிடிக்கப்பட்டின் அவ்வூர்திகளின் தகுதிச் சான்றிதழ்களை நிறுத்தி வைக்கின்றனர்.

அரசுத் துறைகளுக்கான ஊர்திகள் வழங்கல்.

32. காவல் துறை, வனத் துறை, வருவாய் நிருவாகத் துறை, பொதுப்பணித் துறை தவிர்த்த பிற அரசுத் துறைகளுக்குத் தேவையான இயக்கு ஊர்திகளை விலை வீத ஒப்பந்த அடிப்படையில் வாங்கி வழங்கும் முகவராக போக்குவரத்து ஆணையாளர் உள்ளார். 1—1—1989 முதல் 31—12—1989 வரை மேலே கூறப்பட்டுள்ள இதர அரசுத் துறைகளுக்கு 139 ஊர்திகள் வழங்க ஆணையிடப்பட்டு உள்ளன.

காவல் துறையின் பங்கு.

33. போக்குவரத்துத் துறையுடன் காவல் துறையும் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் விதிகளை செயற்படுத்துவதற்கு பொறுப்பு வகிக்கின்றது. உரிமம் வழங்கும் பணிகள் போக்குவரத்து துறை பணியாளர்கள் கவனிக்கையில், சாலை விதிகளைச் செயல்படுத்தும் பொறுப்பு காவல் துறையினரைச் சார்ந்ததாகும். தமிழ்நாடு போக்குவரத்து கட்டுப்பாட்டுச் சட்டம், தமிழ்நாடு வாடகை வண்டிகள் சட்டம் ஆகியவற்றைச் செயல்படுத்துதையும் காவல் துறை கவனிக்கிறது.

34. தமிழ்நாட்டில் 1988-ல் 28,581 விபத்துக்கள் ஏற்பட்டன. இவற்றுள் 5,791 பேர் இறந்தனர். 26,285 பேருக்கு காயம் ஏற்பட்டது. ஆனால் 1989-ல் 32,962 மோட்டார் வண்டி விபத்துக்கள் ஏற்பட்டன. இவற்றுள் 6,299 பேர் இறந்தனர். 26,640 பேருக்கு காயம் ஏற்பட்டது.

1990 ஏப்ரல் 20]

சாலை விபத்துக்களைக் குறைக்க மேற்கொண்ட பிற நடவடிக்கைகள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:—

(1) சாலை பாதுகாப்பு மன்றக் கூட்டங்கள், மாவட்ட மாநில அளவில் கூட்டப்படுகின்றன.

(2) போக்குவரத்து அதிகமுள்ள சாலைகளில் தானியங்கி சைக்கை விளக்கு, சாலைப் பிரிவுகள் அமைத்தல்.

(3) முக்கியமான சந்திப்புகளில்/சாலையில் சுரங்கப் பாதை அமைத்தல்.

(4) அதிக வேகத்தைக்கட்டுப்படுத்துவதற்காக ஆங்காங்கே வேகத் தடுப்புகளை அமைத்தல்.

(5) போக்குவரத்து இடையூறாக உள்ள சாலை ஓர வியாபாரிகள், சைக்கிள் ஓட்டுநர்கள். பேருந்துப் படிகளில் பயணம் செய்பவர்கள் மீது வழக்குப் பதிவுச் செய்தல்.

(6) சாலைகளில் திரியும் கால்நடை மற்றும் தன்னை மறந்து நடப்பவர்களை பிடித்தல்.

(7) காவல் துறையினர், ஐ.எஸ்.ஐ. முத்திரையுள்ள தலைக் கவசங்களை இரு சக்கர வாகன ஓட்டுநர்கள் அணிவதை அமல் செய்தனர், இருப்பினும் இது மே 1989-லிருந்து ஓட்டுநர்களின் விருப்பத்திற்கு விடப்பட்டது.

போக்குவரத்துப் பொறியியல் மற்றும் நிர்வாக வட்டம் ஆற்றிவரும் பணிகள்.

35. இவ்வட்ட அலுவலகம், தமிழ்நாடு முழுவதும் உள்ள போக்குவரத்துப் பொறியியல் மேம்பாட்டு வேலைகளை கவனித்து வருகிறது. இவ்வட்டம் இரு கோட்ட அலுவலகங்களைக் கொண்டு உள்ளது. ஒரு கோட்டம் திருச்சியிலும், மற்றொரு கோட்டம் சென்னையிலும் உள்ளது. மேலும், இவ்வட்டம் தமிழ்நாட்டிலுள்ள நெடுஞ்சாலைத் துறையின் கீழ் உள்ள கோட்டங்களுக்கும், தேசிய நெடுஞ்சாலைத் துறையின் கீழ் உள்ள கோட்டங்களுக்கும் போக்குவரத்துப் பொறியியல் மேம்பாடு சம்மந்தமான வேலைகளுக்கான கருத்துகள் வழங்குகிறது. காவல் துறையினருக்கு தேவையான போக்குவரத்து சம்பந்தமான வேலைகளுக்கு அறிவுரை வழங்கப்படுகிறது.

[1990 ஏப்ரல் 20]

இவ்வட்ட அலுவலகத்தின் நடவடிக்கைகள் கீழே கொடுக்கப் பட்டுள்ளன :—

(1) சாலை சந்திப்புகளின் நில அளவு மற்றும் போக்குவரத்து கணக்கெடுப்பு மேற்கொள்ளப்பட்டு அந்தந்த சந்திப்புகளுக்குத் தேவையான அதாவது பிரிவுத் திட்டங்கள் அமைத்தல் (channelisation) நடுத்திட்டு (Round about), அல்லது மேம்பாலம், கீழ் பாலம் அமைப்பதற்கான கருத்துரு வழங்குதல்.

(2) தேசிய நெடுஞ்சாலைகளின் ஒவ்வொரு வருடமும், தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் அல்லாத நெடுஞ்சாலைகளில் மூன்று வருடத்திற்கு ஒரு முறையும், உச்சகட்ட நேரம் மற்றும் சாதாரண நேரங்களில் போக்குவரத்து கணக்கெடுப்பு மேற்கொள்ளப்படுகிறது. சென்னையில் முக்கிய மூன்று பிரதான சாலைகளில் வாகன போக்குவரத்துக் கணக்கெடுப்பு மேற்கொள்ளப்படுகிறது. இந்த கணக்கெடுப்பின் உதவியால் எந்தெந்தப் பகுதிகளில் நெரிசல் அதிகமாக உள்ளதோ அங்கு மேம்பாட்டுத் திட்டங்கள் தயாரித்து நெரிசலை நீக்க உதவுகிறது.

(3) விபத்துகள் நடக்கும் இடங்கள் பார்வையிடப்பட்டு, அவ்விபத்துகளைத் தவிர்ப்பதற்கான போக்குவரத்துத் தொழில் நுட்ப மேம்பாட்டுத் திட்டங்கள் தயாரிக்கப்படுகிறது.

(4) வெவ்வேறு போக்குவரத்துக் கணக்கெடுப்புகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு, நெரிசல் அதிகமாக உள்ள சாலைகளுக்கு மாற்றுப் பாதை அமைப்பதற்கான மேம்பாட்டுப் பிரேரணை தயாரிக்கப்படுகிறது. இரயில் பாதை கடவுகள் மற்றும் பாலங்களுக்கு மேம்பாலம் கீழ்பாலம் அமைப்பதற்கான கணக்கெடுப்பு மேற்கொள்ளப்பட்டு அறிக்கை தயாரிக்கப்படுகிறது.

(5) வளைவுகள் மற்றும் சிலைகள் நிறுவுவதற்கு கேட்கப்படும் இடங்கள் பார்வையிடப்பட்டு, அவை பிற்கால போக்குவரத்திற்கு இடைஞ்சல் இல்லாமல் இருக்கும்படி ஆய்வுச் செய்யப் பட்டு அறிக்கை தயாரிக்கப்படுகிறது.

(6) போக்குவரத்து நெரிசல் அதிகமாக உள்ள சாலைகள் பார்வையிடப்பட்டு அச்சாலைகளை ஒரு வழிப் பாதையாக்கி மாற்றுப் பாதை அமைப்பதற்கான வழி காவல் துறை ஒத்துழைப்புடன் அமல்படுத்தப்படுகிறது.

(7) தற்போதுள்ள தானியங்கி போக்குவரத்து வழிகாட்டி விளக்குகள் (Automatic Traffic Signal) அவ்வப்போது சரி பார்க்கப்படுகிறது. மேலும் ஆய்வு மேற்கொள்ளப்பட்டு தேவையான இடங்களுக்கு புதிய தானியங்கி போக்குவரத்து வழிகாட்டி விளக்குகள் அமைக்க அறிவுரை வழங்கப்படுகிறது.

1990 ஏப்ரல் 20]

(8) இந்திய சாலை கழகத்தில் தற்போது புதியதாக அறிவுறுத்தப்பட்டுள்ள போக்குவரத்து சமீக்கானுகள் நெடுஞ்சாலைகளில் ஆங்காங்கே நிறுவ பரிந்துரை செய்யப்படுகிறது. முக்கியமான நெரிசல் உள்ள பகுதிகளில் தேவையான சாலை குறியீடுகள் நிறுவ பரிந்துரை செய்யப்படுகிறது.

(9) சென்னை நகரில் உள்ள வெவ்வேறு பொது கட்டிடங்கள் சினிமா திரையரங்குகள், விடுதிகள், தங்கும் விடுதிகள், கல்யாண மண்டபங்கள் மற்றும் பள்ளிகள் கட்டுவதற்கான சென்னை பெரு நகர முன்னேற்ற குழுமத்தினால் பரிந்துரை செய்யப்பட்டு மேம்பாட்டு விதிகளுக்கு உட்பட்டதாக உள்ளதா என்று பார்த்து போக்குவரத்து சம்பந்தமான மறுப்பின்மை சான்றிதழ்கள் வழங்குதல் சென்னையில் உள்ள கோட்டத்தினால் கவனிக்கப்பட்டு வருகிறது.

(10) நெரிசல் அதிகமாக உள்ள பகுதிகளில் வாகனங்கள் நிறுத்துவதினால் ஏற்படும் இடைஞ்சல்களைத் தவிர்ப்பதற்கான, வாகனங்கள் நிறுத்துவதற்கான மாற்று இடம் ஆய்வுச் செய்யப்பட்டு பரிந்துரை செய்யப்படுகிறது.

(11) கோட்டப் பொறியாளர் (நெ.), சென்னை, அவர்கள் ஒருங்கிணைப்புக் குழுக் கூட்டத்தின் கூட்டுநராக (Convenor) உள்ளதால் சாலைகள் வெட்டுதல் பணியில் மின் வாரியம், மாநகராட்சி, சென்னை தொலைபேசி போன்ற வெவ்வேறு துறையினர்கள் சம்பந்தப்படுவதால், அவர்கள் ஒருங்கிணைந்து செயல்பட்டு போக்குவரத்துக்கு இடைஞ்சல் வராமல் பணி தொடர ஆய்வு நடத்தப்படுகிறது.

(12) கோட்டப் பொறியாளர் (நெ), திருச்சி, அவர்கள் மாவட்ட ஆட்சியர், காவல் துறையினர், நகராட்சி அலுவலகங்கள், நெடுஞ்சாலைத் துறையினர் இவர்களால் நடத்தப்படும் மாவட்ட சாலைகள் அபிவிருத்தி மற்றும் போக்குவரத்து மேம்பாட்டுத் திட்ட குழுக் கூட்டத்தில் அங்கத்தினராக உள்ளார். போக்குவரத்து சம்பந்தமான விபத்துக்கள் மற்றும் குறைகள் கலந்தாலோசிக்கப்பட்டு அதற்கான குறைபாடுகளைக் களையும் பொருட்டு விபத்துக்கள் தடுப்பதற்கான வழிகள், போக்குவரத்து மேம்பாட்டு வழிகள், சந்திப்பு மேம்பாடுகள், தானியங்கி போக்குவரத்து வழிகாட்டி விளக்குகள் அமைப்பது ஆகியவை பரிந்துரை செய்யப்படுகிறது. இந்தப் பணிகள் தொடர்வதற்கான நிதி ஒதுக்கீடு அந்தந்த மாவட்ட ஆட்சியர்களுக்கு ஒதுக்கப்பட்டு அவை அந்தந்த கோட்டப் பொறியாளர் (நெ) களுக்கு பிரித்து அளிக்கப்படுகிறது. எந்த வேலைக்கு முன்னுரிமை அளிக்கப்பட வேண்டும் என்பது கோட்டப் பொறியாளர் (நெ), திருச்சி, அவர்களின் கலந்தாலோசனையுடன், போக்குவரத்து அறிவுரைக் குழுவினால் பரிந்துரை செய்யப்படுகிறது.

(13) சாலைகளில் சிலை அமைப்புக்கான, கருத்துருக்கள் ஆய்வு செய்யப்பட்டு, தலைமைப் பொறியாளருக்கு சிபாரிசு செய்யப்படுகிறது.

[1990 ஏப்ரல் 20]

1988ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வாகனச் சட்டம்
(மத்தியச் சட்டம்).

36. (அ) 1939 ஆம் ஆண்டில் மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தை ரத்து செய்து, 1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வாகனச் சட்டம் 1—7—1989 முதல் நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டது. புதிய சட்டத்தில் திறம்பாடு மற்றும் சட்டப்பிரிவுகளில் சிறப்பான செயலாக்கத்திற்கென உறுதி செய்யும் வண்ணம் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ள பல்வேறு புதிய சிறப்பியல்களில், கீழ்க்கண்டவை குறிப்பிடத்தக்கவை :—

(1) ஓட்டுநர் உரிமம் வழங்குவதற்கு உரிய சோதனைகளை மேற்கொள்வதில் உள்ள வழிமுறைகளைச் சீரிய முறையில் மேற்கொள்ளச் செய்வது.

(2) பற்சக்கரங்கள் (கியர்கள்) இன்றி சாலையில் ஓட்டப்படும் மோட்டார் சைக்கிள் ஓட்டுபவர் உரிமங்கள் பெறத் தகுதி உடையவராகக் குறைந்த பட்ச வயது வரம்பு 16 ஆக ஆக்கப்பட்டது. இவ்வுரிமங்கள் இவர்களின் பெற்றோர் அல்லது காப்பாளர் ஒப்புதலுடன் அளிக்கப்பட வேண்டும். போக்குவரத்து அல்லா ஊர்திகள் இயக்கும் உரிமங்கள் வழங்கப்பட்ட தேதியிலிருந்தோ, அல்லது புதுப்பிக்கப்பட்ட தேதியிலிருந்தோ, இருபது ஆண்டுகளுக்கு அல்லது உரிமம் பெற்ற நபர் 40 வயதை எட்டும் வரையில் இவற்றில் எது முன் நிகழ்வாக இருக்கிறதோ அதுவரைச் செல்லத்தக்கவை.

(3) பதிவு எண்களைப் புதிய முறையில் வழங்கி அதன் பயனாக பதிவு எண்கள் மற்றும் குறியீடுகளைக் கொண்டு அம் மோட்டார் வாகனம் எந்த மாநிலத்தில் எந்தப் பதிவுச் செய்யும் அதிகாரியின் மூலமாகப் பதிவுச் செய்யப்பட்டது என்ற விவரத்தினை எளிதாகக் கண்டு கொள்ளும் வகையில் அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

(4) புதிய போக்குவரத்து வாகனங்களைப் பொறுத்த மட்டில் தகுதிச் சான்றிதழ் வழங்கும் கால அளவு இரண்டு ஆண்டுகள் என்றும், புதுப்பிக்கப்பட வேண்டிய கால அளவு ஓராண்டு என்றும் நிர்ணயம் செய்யப்பட்டுள்ளது.

(5) இலகு மோட்டார் வாகனங்களில் மொத்த எடை 4,000 கிலோ கிராம்களாக இருந்தது, 6,000 கிலோ கிராம்களாக்கப்பட்டன. கனரக மோட்டார் வாகனங்களின் மொத்த எடை 11,000 கிலோ கிராம்களிலிருந்து, 12,000 கிலோ கிராம்களாக உயர்த்தப்பட்டது. சரக்கு வாகனங்களில் இது வரையில் இருந்து வந்த “பொது சரக்கு” “தனியார் சரக்கு” என்ற பிரிவு நீக்கப்பட்டு சரக்கு வாகனங்கள் என்றாக்கப்பட்டது.

1990 ஏப்ரல் 20]

3,000 கிலோ கிராமிற்குக் கீழ் மொத்த எடை கொண்ட சரக்கு வாகனங்களைப் பொறுத்த மட்டில் அவை அனைத்துமே உரிமம் பெறுவதலிருந்து விலக்கு அளிக்கப்பட்டன. மேலும் உரிமங்கள் முடிவடையும் தேதிக்கு 120 நாட்களுக்கு முன்னதாக (1939 ஆம் ஆண்டு விதிகளிலிருந்து) அவைகளை புதுப்பிக்க விண்ணப்பிக்க வேண்டும் என்ற கால அளவு 15 நாட்களாகக் குறைக்கப்பட்டது.

(6) வாகனங்கள் புகை வெளியிடுவதில் குறிப்பிட்ட தர அளவு நிர்ணயம் செய்வது, இதற்காக 62 புகை அளவீடு மானிகளைப் பெற தமிழக அரசு ரூ. 1.53 இலட்சம் நிதி ஒதுக்கீடு செய்து ஆணை பிறப்பித்து உள்ளது.

(ஆ) மகாராட்டிரம் மற்றும் மேற்கு வங்காளம் போன்ற மாநிலங்களின் எதிர்ப்பு மற்றும் பிற மாநிலங்களின் கருத்துக்களைக் கேட்டுப்பெற்று இவை காரணமாக மோட்டார் வாகனச் சட்டம் செயலாக்கத்தில் இருந்த கடுமையான விதிமுறைகளை இந்திய அரசு தளர்த்தியதின் பயனாக தமிழக அரசும் பொது மக்களின் துயர்களைக் குறைக்கும் வண்ணம் கீழ்க்கண்ட சில நடவடிக்கைகளை எடுத்துள்ளது :—

(1) இரண்டு சக்கர மோட்டார் வாகன ஓட்டுநர்கள் தலைக்கவசம் கட்டாயம் அணிய வேண்டும் என்ற சட்டம் நீக்கப்பட்டது.

(2) சுற்றுலாச் சீருந்துகளின் வயது வரம்பு ஏழாண்டாக இருந்தது நிறுத்தி வைக்கப்பட்டது.

(3) 1986 ஆம் ஆண்டில் கொண்டு வரப்பட்ட, தவறு கண்டுபிடிக்கப்பட்ட இடத்திலேயே அபராதம் செலுத்தும் முறை திரும்பப் பெறப்பட்டது.

(4) சுற்றுலாச் சீருந்து வேன்களில் ஓட்டுநர் உள்ளிட்ட இருக்கை வசதி 7-லிருந்து 13 ஆக உயர்த்தப்பட்டது.

(5) சுற்றுலாப் பயணிகள் சுலபமாகச் சென்றுவரத் தக்க வகையில் 1988 ஆம் ஆண்டின் மோட்டார் வாகனச் சட்டம் பிரிவு 88(8)ன் கீழ் சுற்றுலாச் சீருந்துகளை “மோட்டார் கேப்” கள் மற்றும் “மாக்னி கேப்” போன்ற தமிழ் நாட்டிலிருந்து வேறு மாநிலங்களில் இயங்குவதற்குச் சிறப்பு அனுமதிச் சீட்டுகள் மாநில எல்லைப் பகுதிகளில் உள்ள சோதனைச் சாவடிகளில் வழங்கப்பட அனுமதிக்கப்பட்டு உள்ளன. இவ்வாறான அனுமதிச் சீட்டுகள் 7 நாட்களுக்கு மிகாமல் வழங்கப்படுகிறது.

(6) சரக்கு ஊர்திகள் தேசிய அளவிலான இயக்கத் திற்கென மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியினால், இதுவரை வழங்கப்பட்டு வந்த தேசிய அனுமதிச் சீட்டுகள் 1—2—1990 முதல் சம்மந்தப்பட்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளால் வழங்கப்படுகின்றன.

[1990 ஏப்ரல் 20]

1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வாகன சட்டத்தில் கொண்டு வரப்பட்ட புதிய நடைமுறைகளை ஆராய ஏற்படுத்தப்பட்ட மைய அரசின் தரை போக்குவரத்துத் துறைச் செயலாளரின் தலைமையில் ஒரு அமுலாகும் குழு அமர்த்தப்பட்டுள்ளது. அக்குழு இரண்டு முறை டெல்லியில் கூடி மேற்கண்ட சட்டம் அமுலாக்குவதை ஆராய்ந்தது. அக்குழு தமிழ்நாட்டிற்கு விரைவில் வரவுள்ளது.

(இ) ஒட்டுநர் உரிமத்திற்காக நடைமுறையிலுள்ள புத்தக வடிவ உரிமங்களை பிளாஸ்டிக் அட்டை வடிவத்தில் வழங்கும் ஏற்பாட்டின் ஒரு பகுதியாக 1989-90 ஆம் ஆண்டில் முன் மொழிதல்கள் செய்யப்பட்ட இத் திட்டம் தற்போது சோதனை அடிப்படையில் சென்னையிலுள்ள நான்கு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள், கோவை மற்றும் மதுரையிலும் உள்ள வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களிலும் செயல்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

37. சமீப காலங்களில் உயிர்ச் சேதம் விளைவிக்கக் கூடிய சாலை விபத்துக்கள் நிகழ்வது அதிகமாகி உள்ளது. சாலை விபத்துக்களின் எண்ணிக்கையும், உயிர்ச் சேதம் விளைவிக்கக் கூடிய விபத்துக்களின் எண்ணிக்கையும் ஏறுமுகமாகவே உள்ளன. இப்போக்கினை தடுக்கத் தக்க நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட வேண்டிய அவசியம் உரைக்கப்பட்டது. 1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் 215 ஆவது பிரிவில் தெரிவிக்கப்பட்டு உள்ள சாலைப் பாதுகாப்பு கவுன்சில் ஒன்றினை ஏற்படுத்துவது இவ்வாறான நடவடிக்கைகளில் ஒன்றாகும். மாண்புமிகு போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்களைத் தலைவராகவும் பதினொரு துறைகளைச் சார்ந்த பதின்மூன்று அதிகாரிகளை உறுப்பினராகவும், கொண்ட சாலைப் பாதுகாப்புக் கவுன்சில் ஒன்று 25-5-1989 அன்று ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளது. சாலை பாதுகாப்புப் பணித் தொடர்புடைய பல்வேறு துறைகள் மற்றும் நிறுவனங்கள் ஆகியவற்றிற்கு இடையே நெருக்கமான பணித் தொடர்புகளை ஏற்படுத்தவும், கவுன்சிலில் இயற்றப்படும் தீர்மானங்களை வேகமாகச் செயல்படுத்தவும், கவுன்சிலின் நோக்கங்களை அடையவும், போக்குவரத்துத் துறையின் முத்த அலுவலர் ஒருவரான ஒரு இணைப் போக்குவரத்து ஆணையாளர் சாலைப் பாதுகாப்பு கவுன்சிலின் உறுப்பினர்-செயலாளராக நியமிக்கப்பட்டு உள்ளார்.

புதிய கருத்துருக்கள்

38. படிப்படியாக எல்லா போக்குவரத்துத்துறை அலுவலகங்களுக்கும் கட்டிடங்கள் கட்டும் நோக்கத்தினை கருத்தில் கொண்டு நடப்பு நிதியாண்டில் வேலூர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்திற்கு கட்டிடம் கட்டும் பணி எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டு உள்ளது.

1990 ஏப்ரல் 20]

39. மோட்டார் வாகன வரி மற்றும் அதன் கட்டணங்கள் ஆகியவைகளை கேஷ்ட்ரேக் இயந்திரங்கள் மூலம் வசூல் செய்யும்போது தவறு ஏதும் ஏற்படாததோடு, வசூல் முறைகளை விரைவாக செயல்படுத்த இவ்வியந்திரம் மிகவும் பயன்படுகிறது. வரி செலுத்துவோர்களின் நன்மைகளைக் கருதி கடந்த ஆண்டு சென்னை நகர வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு கேஷ்ட்ரேக் இயந்திரங்கள் வழங்கப்பட்டன. கோயம்புத்தூர், திருச்சிராப்பள்ளி மற்றும் மதுரை ஆகிய இடங்களில் உள்ள வட்டாரப்போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு கேஷ்ட்ரேக் இயந்திரங்கள் வாங்குவதற்கு அரசு ஒப்புதல் அளித்துள்ளது.

40. கரூர் நகர பொதுமக்களின் நீண்ட நாளைய கோரிக்கை மற்றும் மோட்டார் வாகனங்களின் அதிகரிப்பு, அவைகள் மூலம் கிடைக்கும் வருவாய் ஆகியவைகளைக் கருத்தில் கொண்டு கரூர், பகுதி அலுவலகத்தினை நடப்பாண்டில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகமாக உயர்த்த அரசு முடிவு எடுத்துள்ளது. இக் கருத்துருக்கள் மீதான ஆணை விரைவில் வெளியிடப்படும்.

41. மராட்டிய மாநிலத்தில் இருப்பதுபோல், தமிழ்நாட்டிலும் பொதுமக்கள் போக்குவரத்துத்துறை பணிகளுக்காக ரூ. 100 வரையிலான மோட்டார் வாகன கட்டணங்களை வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள் அல்லது துணை கருவூலகங்களில் பணமாக செலுத்துவதற்கு பதில் முத்திரை வில்லைகள் (ஸ்டாம்புகள்) மூலமாக செலுத்தும் செயற்குறிப்பினை அரசு ஏற்றுக்கொண்டுள்ளது.

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS